

## I

(Besluiten waarvan de publikatie voorwaarde is voor de toepassing)

**VERORDENING (EEG) Nr. 95/93 VAN DE RAAD**

van 18 januari 1993

**betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van „slots” op communautaire luchthavens**

DE RAAD VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap, inzonderheid op artikel 84, lid 2,

Gezien het voorstel van de Commissie <sup>(1)</sup>,

Gezien het advies van het Europese Parlement <sup>(2)</sup>,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité <sup>(3)</sup>,

Overwegende dat er een toenemend gebrek aan evenwicht is tussen het zich uitbreidende luchtverkeer in Europa en de beschikbaarheid van passende luchthaveninfrastructuur om aan deze vraag te voldoen; dat een groeiend aantal luchthavens in de Gemeenschap dan ook met overbelasting te kampen heeft;

Overwegende dat de toewijzing van „slots” op overbelaste luchthavens moet zijn gebaseerd op onpartijdige, doorzichtige en niet-discriminerende regels;

Overwegende dat onpartijdigheid het beste wordt gewaarborgd wanneer het besluit om een luchthaven te coördineren door de voor die luchthaven verantwoordelijke Lid-Staat wordt genomen op grond van objectieve criteria;

Overwegende dat het, ten einde de exploitatie te vergemakkelijken, onder bepaalde voorwaarden wenselijk is dat een Lid-Staat een luchthaven als gecoördineerd moet kunnen bestempelen, mits aan de beginselen van doorzichtigheid, onpartijdigheid en niet-discriminatie wordt voldaan;

Overwegende dat de voor de gecoördineerde luchthaven verantwoordelijke Lid-Staat een coördinator moet aanstellen wiens onpartijdigheid boven alle twijfel verheven is;

Overwegende dat de doorzichtigheid van informatie een essentiële voorwaarde is voor een objectieve procedure voor de toewijzing van „slots”;

Overwegende dat de beginselen waarop het huidige systeem van toewijzing van „slots” is gebaseerd de grondslag van deze verordening kunnen vormen, mits dit

systeem gelijke tred houdt met nieuwe ontwikkelingen op vervoergebied in de Gemeenschap;

Overwegende dat het beleid van de Gemeenschap volgens Verordening (EEG) nr. 2408/92 van de Raad van 23 juli 1992 betreffende de toegang van communautaire luchtvaartmaatschappijen tot intracommunautaire luchtroutes <sup>(4)</sup> is gericht op vergemakkelijking van mededinging en stimulering van toegang tot de markt, en dat deze doelstellingen vragen om belangrijke steun voor luchtvaartmaatschappijen die diensten willen gaan onderhouden op intracommunautaire routes;

Overwegende dat het huidige systeem voorziet in historische rechten;

Overwegende dat ook nieuwe gegadigden toegang tot de markt van de Gemeenschap moeten kunnen krijgen;

Overwegende dat het nodig is onder welbepaalde voorwaarden te voorzien in bijzondere bepalingen voor de handhaving van adequate binnenlandse luchtdiensten naar nationale gebieden;

Overwegende dat tevens situaties moeten worden vermeden waarin door een gebrek aan beschikbare „slots” de voordelen van liberalisatie ongelijk zijn verdeeld en de mededinging wordt geschaad;

Overwegende dat het wenselijk is dat een zo goed mogelijk gebruik wordt gemaakt van de bestaande „slots” om de bovengenoemde doelstellingen te bereiken;

Overwegende dat het wenselijk is dat derde landen de maatschappijen van de Gemeenschap een gelijkwaardige behandeling geven;

Overwegende dat de toepassing van deze verordening geen afbreuk mag doen aan de mededingingsregels van het Verdrag, inzonderheid de artikelen 85 en 86;

Overwegende dat het Koninkrijk Spanje en het Verenigd Koninkrijk op 2 december 1987 in Londen in een gezamenlijke verklaring van hun ministers van Buitenlandse Zaken regelingen zijn overeengekomen inzake meer samenwerking bij het gebruik van de luchthaven van Gibraltar, welke regelingen echter nog niet worden toegepast;

<sup>(1)</sup> PB nr. C 43 van 19. 2. 1991, blz. 3.

<sup>(2)</sup> PB nr. C 13 van 20. 1. 1992, blz. 446.

<sup>(3)</sup> PB nr. C 339 van 31. 12. 1991, blz. 41.

<sup>(4)</sup> PB nr. L 240 van 24. 8. 1992, blz. 8.

Overwegende dat deze verordening na een bepaalde toepassingsperiode opnieuw moet worden gezien om de werking ervan te beoordelen,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD :

### Artikel 1

#### Werkingsfeer

1. Deze verordening heeft betrekking op de toewijzing van „slots” op communautaire luchthavens.
2. De toepassing van deze verordening op de luchthaven van Gibraltar laat de respectieve rechtsopvattingen van het Koninkrijk Spanje en het Verenigd Koninkrijk betreffende het geschil inzake de soevereiniteit over het grondgebied waarop de luchthaven is gelegen, onverlet.
3. De toepassing van het bepaalde in deze verordening op de luchthaven van Gibraltar wordt opgeschort totdat de regelingen van de gezamenlijke verklaring van de ministers van Buitenlandse Zaken van het Koninkrijk Spanje en van het Verenigd Koninkrijk van 2 december 1987 van toepassing worden. De Regeringen van het Koninkrijk Spanje en van het Verenigd Koninkrijk zullen de Raad van die datum in kennis stellen.

### Artikel 2

#### Definities

In deze verordening wordt verstaan onder :

- a) „slot” : de in een dienstregeling opgenomen aankomst- of vertrektijd die op een bepaalde datum beschikbaar is voor een vliegtuigbeweging dan wel hieraan is toegevoegd, op een luchthaven die volgens de bepalingen van deze verordening is gecoördineerd ;
- b) „nieuwe gegadigde” :
  - i) een luchtvaartmaatschappij die voor een bepaalde dag om „slots” op een luchthaven verzoekt en voor die dag op die luchthaven minder dan vier „slots” ter beschikking heeft of kreeg toegewezen, of
  - ii) een luchtvaartmaatschappij die om „slots” verzoekt voor een continudienst tussen twee communautaire luchthavens waar ten hoogste twee andere luchtvaartmaatschappijen op die dag een rechtstreekse dienst onderhouden tussen die luchthavens of luchthavensystemen, en die op die luchthaven, op die dag en voor die continudienst minder dan vier „slots” ter beschikking heeft of kreeg toegewezen.

Een luchtvaartmaatschappij die beschikt over meer dan 3 % van het totale aantal „slots” dat op de betrokken dag op een bepaalde luchthaven beschikbaar is, of over 2 % van het totale aantal „slots” dat op de betrokken dag in een luchthavensysteem waarvan die luchthaven deel uitmaakt, beschikbaar is, wordt niet als een nieuwe gegadigde op die luchthaven beschouwd ;

- c) „rechtstreekse luchtdienst” : een dienst tussen twee luchthavens, met inbegrip van de tussenlandingen, met hetzelfde vliegtuig en hetzelfde vluchtnummer ;

- d) „dienstregelingsperiode” : het zomer- of het winterseizoen volgens de in de dienstregelingen van luchtvaartmaatschappijen gebezigde indeling ;
- e) „communautaire luchtvaartmaatschappij” : een luchtvaartmaatschappij met een geldige exploitatievergunning die door een Lid-Staat is afgegeven overeenkomstig Verordening (EEG) nr. 2407/92 van de Raad van 23 juli 1992 betreffende de verlening van exploitatievergunningen aan luchtvaartmaatschappijen (<sup>(1)</sup>) ;
- f) „gecoördineerde luchthaven” : een luchthaven waar een coördinator is aangesteld ter vergemakkelijking van de activiteiten van luchtvaartmaatschappijen die diensten op die luchthaven exploiteren of het voornemen hebben zulks te doen ;
- g) „volledig gecoördineerde luchthaven” : een gecoördineerde luchthaven waarop een luchtvaartmaatschappij, om te kunnen landen of opstijgen, gedurende de perioden waarvoor de luchthaven volledig gecoördineerd is, moet beschikken over een door een coördinator toegewezen „slot” ;
- h) „luchthavensysteem” : twee of meer luchthavens die samen de luchtverbindingen van dezelfde stad of agglomeratie verzorgen, als vermeld in bijlage II bij Verordening (EEG) nr. 2408/92.

### Artikel 3

#### Voorwaarden voor luchthavencoördinatie

1. De Lid-Staten zijn niet verplicht een luchthaven als gecoördineerd aan te wijzen, behoudens in overeenstemming met dit artikel.
2. Een Lid-Staat mag evenwel een luchthaven als gecoördineerde luchthaven laten aanwijzen op voorwaarde dat is voldaan aan de beginselen van doorzichtigheid, onpartijdigheid en niet-discriminatie.
3.
  - i) Wanneer luchtvaartmaatschappijen die meer dan de helft van de diensten op een luchthaven voor hun rekening nemen en/of de luchthavenautoriteiten van oordeel zijn dat de capaciteit voor de bestaande of geplande diensten tijdens sommige perioden ontoereikend is, of
  - ii) wanneer nieuwe gegadigden op grote moeilijkheden stuiten als zij „slots” willen verkrijgen, of
  - iii) wanneer een Lid-Staat het noodzakelijk acht,

zorgt de Lid-Staat ervoor dat op de luchthaven zo spoedig mogelijk volgens algemeen erkende methoden een grondige capaciteitsanalyse wordt uitgevoerd om na te gaan of de capaciteit op korte termijn kan worden verhoogd door infrastructuur- of exploitatiewijzigingen en om de voor het oplossen van de problemen benodigde termijn vast te stellen. De analyse wordt periodiek bijgewerkt. Zowel de analyse als de methode waarop zij gebaseerd is, worden ter beschikking van de belanghebbenden gesteld.

(<sup>1</sup>) PB nr. L 240 van 24. 8. 1992, blz. 1.

4. Wanneer, na overleg met de luchtvaartmaatschappijen die regelmatig van de luchthaven gebruik maken, hun representatieve organisaties, de luchthavenautoriteiten, de luchtverkeersleidingsautoriteiten en de eventueel bestaande passagiersorganisaties, de analyse geen mogelijkheden aangeeft om de ernstige problemen op korte termijn op te lossen, zorgt de Lid-Staat ervoor dat de luchthaven bestempeld wordt als volledig gecoördineerd voor de perioden waarin de capaciteitsproblemen optreden.

5. Wanneer een volledig gecoördineerde luchthaven voldoende capaciteit levert om aan de bestaande of geplande diensten te voldoen, wordt die luchthaven niet meer als volledig gecoördineerd bestempeld.

#### Artikel 4

##### De coördinator

1. Na overleg met de luchtvaartmaatschappijen die regelmatig van de luchthaven gebruik maken, hun representatieve organisaties en de luchthavenautoriteiten wijst de voor een gecoördineerde of volledig gecoördineerde luchthaven verantwoordelijke Lid-Staat een natuurlijke of rechtspersoon met een uitgebreide kennis van de coördinatie van de dienstregelingen van luchtvaartmaatschappijen aan als luchthavencoördinator. Dezelfde coördinator kan voor meer dan een luchthaven worden aangesteld.

2. Een Lid-Staat garandeert dat de coördinator zijn taken krachtens deze verordening onafhankelijk kan uitvoeren.

3. De coördinator gaat overeenkomstig deze verordening onpartijdig, niet-discriminerend en doorzichtig te werk.

4. De coördinator neemt deel aan alle bij het Gemeenschapsrecht toegestane internationale planningsconferenties van luchtvaartmaatschappijen.

5. De coördinator is verantwoordelijk voor de toewijzing van „slots”.

6. De coördinator ziet toe op het gebruik van „slots”.

7. Wanneer „slots” worden toegewezen, stelt de coördinator desgevraagd en binnen een redelijke termijn de volgende informatie voor raadpleging aan alle belanghebbenden ter beschikking:

- de historische „slots” per luchtvaartmaatschappij in chronologische volgorde voor alle luchtvaartmaatschappijen die van de luchthaven gebruik maken;
- de aangevraagde „slots” (eerste aanvragen) per luchtvaartmaatschappij en in chronologische volgorde voor alle luchtvaartmaatschappijen;
- alle toegewezen „slots” en nog niet afgehandelde aanvragen voor „slots” per luchtvaartmaatschappij in

chronologische volgorde voor alle luchtvaartmaatschappijen;

d) de nog beschikbare „slots”;

e) alle details over de bij de toewijzing gehanteerde criteria.

8. De informatie bedoeld in lid 7 moet uiterlijk op het tijdstip van de ter zake doende planningsconferenties en zo nodig tijdens en na de conferenties ter beschikking worden gesteld.

#### Artikel 5

##### Coördinatiecomité

1. De Lid-Staten zorgen ervoor dat op een luchthaven die als volledig gecoördineerde luchthaven is bestempeld een coördinatiecomité wordt ingesteld om de in artikel 4 bedoelde coördinator van advies te dienen. Deelneming aan dit comité staat op zijn minst open voor de luchtvaartmaatschappijen en/of hun vertegenwoordigende organisaties die regelmatig van de luchthaven(s) gebruik maken, de betrokken luchthavenautoriteiten en de vertegenwoordigers van de luchtverkeersleiding. Hetzelfde coördinatiecomité mag voor meer dan een luchthaven worden aangewezen.

Het coördinatiecomité verstrekt onder meer advies over:

- mogelijkheden tot verhoging van de overeenkomstig artikel 6 vastgestelde capaciteit;
- verbeteringen van de verkeerssituatie op de betrokken luchthaven;
- klachten over de toewijzing van „slots” als bedoeld in artikel 8, lid 7;
- methoden om het gebruik van de toegewezen „slots” te controleren;
- richtsnoeren voor de toewijzing van „slots”, met inachtneming van de lokale omstandigheden;
- ernstige problemen voor nieuwe gegadigden als bedoeld in artikel 10.

2. Lid 1 mag worden toegepast op luchthavens die overeenkomstig artikel 3 als gecoördineerde luchthavens zijn aangewezen.

#### Artikel 6

##### Luchthavencapaciteit

1. Op een luchthaven waar „slots” worden toegewezen, stellen de bevoegde autoriteiten in samenwerking met de vertegenwoordigers van de luchtverkeersleiding, de douane- en immigratieautoriteiten, de luchtvaartmaatschappijen die van de luchthaven gebruik maken en/of hun vertegenwoordigende organisaties, en de luchthavencoördinator, volgens algemeen erkende methoden tweemaal per jaar de voor toewijzing van „slots” beschikbare capaciteit vast. Wanneer de bevoegde autoriteit niet de luchthavenautoriteit is, dient deze laatste eveneens te worden geraadpleegd.

Een en ander geschiedt op basis van een objectieve analyse van de mogelijkheden om het luchtverkeer te verwerken, met inachtneming van de verschillende soorten verkeer op die luchthaven.

Het resultaat van het onderzoek wordt tijdig vóór de eerste toewijzing van „slots” ter voorbereiding van de planningsconferenties meegedeeld aan de luchthaven-coördinator.

2. Lid 1 mag worden toegepast op luchthavens die overeenkomstig artikel 3 als gecoördineerd zijn aangewezen.

#### *Artikel 7*

##### **Informatie voor de coördinator**

Luchtvaartmaatschappijen die op een gecoördineerde of een volledig gecoördineerde luchthaven diensten exploiteren of voornemens zijn dat te doen, verstrekken de coördinator de door hem gevraagde relevante informatie.

#### *Artikel 8*

##### **Procedure voor de toewijzing van „slots”**

1. a) Behoudens het bepaalde in artikel 10 geeft het feit dat een luchtvaartmaatschappij een haar door de coördinator toegewezen „slot” heeft geëxploiteerd, die luchtvaartmaatschappij het recht in de volgende overeenkomstige dienstregelingsperiode hetzelfde „slot” te verlangen.
- b) Wanneer niet tot tevredenheid van de betrokken luchtvaartmaatschappijen aan alle aanvragen voor „slots” kan worden voldaan, wordt voorrang verleend aan commerciële luchtdiensten, inzonderheid aan geregelde diensten en geplande niet-geregelde diensten.
- c) De coördinator houdt tevens rekening met de door de bedrijfstak opgestelde aanvullende prioriteitsregels en zo mogelijk met de door het coördinatiecomité aanbevolen aanvullende richtsnoeren waarbij lokale voorwaarden worden toegestaan, mits deze richtsnoeren stroken met het Gemeenschapsrecht.
2. Indien niet aan een aanvraag voor een „slot” kan worden voldaan, geeft de coördinator de betrokken luchtvaartmaatschappij hiervan de redenen op een deelt tevens het beste alternatieve „slot” mee.
3. De coördinator poogt te allen tijde te voldoen aan ad hoc „slot”-aanvragen voor elk soort luchtvaart, inclusief de privé- en zakenluchtvaart. Hiertoe kunnen naast de nog niet toegewezen „slots” van de in artikel 10 bedoelde pool ook de op korte termijn vrijkomende „slots” worden gebruikt.
4. „Slots” mogen in onderlinge overeenstemming of als resultaat van een volledige of gedeeltelijke overname eenzijdig worden uitgewisseld tussen luchtvaartmaatschappijen dan wel worden overgedragen door een luchtvaart-

maatschappij tussen routes of soorten diensten. Dergelijke uitwisselingen of overdrachten moeten doorzichtig zijn en uitvoerbaar worden verklaard door de coördinator die moet bevestigen dat :

- a) de luchthavenexploitatie niet wordt geschaad ;
- b) de door een Lid-Staat overeenkomstig artikel 9 opgelegde beperkingen worden nageleefd ;
- c) een wijziging van gebruik niet onder artikel 11 valt.

5. „Slots” die worden toegewezen aan nieuwe gegadigden die een dienst exploiteren tussen twee communautaire luchthavens kunnen twee seizoenen lang niet volgens lid 4 tussen luchtvaartmaatschappijen worden uitgewisseld of door een luchtvaartmaatschappij van de ene route op de andere worden overgedragen.

6. Om een passende tenuitvoerlegging van de artikelen 4 en 7 te garanderen, kan de Commissie, na overleg met de luchtvaartmaatschappijen, de coördinatoren en de luchthavenautoriteiten, aanbevolen normen vaststellen voor de door de coördinator te gebruiken geautomatiseerde systemen.

7. Wanneer er klachten zijn over de toewijzing van „slots” onderzoekt het coördinatiecomité de zaak en dient het eventueel bij de coördinator voorstellen in ten einde de problemen op te lossen.

8. Wanneer de problemen na onderzoek door het coördinatiecomité niet kunnen worden opgelost, kan de betrokken Lid-Staat voorzien in bemiddeling door een representatieve organisatie van de luchtvaartmaatschappijen of een andere derde partij.

#### *Artikel 9*

##### **Regionale diensten**

1. Een Lid-Staat mag bepaalde „slots” op een volledig gecoördineerde luchthaven reserveren voor binnenlandse geregelde diensten :
- a) op een route naar een luchthaven die een perifeer of ontwikkelingsgebied op zijn grondgebied bedient, welke route van vitaal belang wordt geacht voor de economische ontwikkeling van de regio waar de luchthaven is gevestigd, mits :
  - i) de „slots” al op die route worden gebruikt op het tijdstip van de inwerkingtreding van deze verordening ;
  - ii) slechts één maatschappij de route exploiteert ;
  - iii) geen andere tak van vervoer een adequate dienst kan onderhouden ;
  - iv) de reservering van „slots” ten einde loopt wanneer een tweede luchtvaartmaatschappij op de route een binnenlandse geregelde dienst is begonnen met hetzelfde aantal vluchten als de eerste maatschappij en zij die dienst ten minste één seizoen heeft geëxploiteerd ;
- b) op routes waar krachtens de Gemeenschapswetgeving openbare dienstverplichtingen zijn opgelegd.

2. De procedures in artikel 4, lid 1, onder d) tot en met i), van Verordening (EEG) nr. 2408/92 gelden wanneer een andere communautaire luchtvaartmaatschappij belangstelling heeft voor het verrichten van diensten op de route en geen „slots” kon krijgen binnen een uur vóór of na de aan de coördinator aangevraagde tijden.

3. De Lid-Staat deelt de Commissie een lijst van routes mee waarvoor aldus op een volledig gecoördineerde luchthaven „slots” zijn gereserveerd. Dit geschiedt voor het eerst bij de inwerkingtreding van deze verordening. De Commissie maakt uiterlijk twee maanden daarna een lijst van de betrokken routes in het *Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen* bekend.

#### Artikel 10

##### „Slot”-pool

1. Op een luchthaven waar „slots” worden toegewezen wordt voor elke gecoördineerde periode een pool gevormd van nieuwe „slots”, ongebruikte „slots” en „slots” die gedurende of aan het einde van het seizoen door een luchtvaartmaatschappij zijn vrijgegeven of anderszins vrijkomen.

2. Elk niet-gebruikt „slot” wordt ingetrokken en in de passende „slot”-pool opgenomen, tenzij er redenen zijn voor niet benutting, die verband houden met het aan de grond houden van vliegtuigen van een bepaald type, de sluiting van een luchthaven of luchtruimte of een ander soortgelijk uitzonderlijk geval.

3. „Slots” die aan een luchtvaartmaatschappij zijn toegewezen voor de exploitatie van een geregelde dienst of een geplande niet-geregelde dienst op een bepaald ogenblik van de dag en voor dezelfde dag van de week tijdens een herkenbare periode van ten hoogste één dienstregelingsperiode, geven die luchtvaartmaatschappij niet het recht op dezelfde reeks „slots” in de volgende overeenkomstige periode, tenzij de luchtvaartmaatschappij de coördinator overtuigend kan aantonen dat zij de „slots”, zoals vrijgegeven door de coördinator, in de periode waarvoor zij toegewezen zijn, voor ten minste 80 % van de tijd heeft geëxploiteerd.

4. „Slots” die vóór 31 januari aan een luchtvaartmaatschappij zijn toegewezen voor het volgende zomerseizoen of vóór 31 augustus voor het volgende winterseizoen, maar die vóór die data aan de coördinator worden teruggegeven voor hernieuwde toewijzing, tellen niet mee voor de berekening van het gebruik.

5. Indien niet kan worden aangetoond dat de reeks „slots” voor 80 % is gebruikt, worden alle „slots” waaruit die reeks bestaat, in de „slot”-pool opgenomen, tenzij er voor de niet-benutting een van de volgende redenen kan worden aangevoerd:

a) niet te voorzien en onvermijdelijke gevallen die de luchtvaartmaatschappij niet in de hand heeft en die bij voorbeeld leiden tot:

— het aan de grond houden van het type vliegtuig dat meestal voor de betrokken dienst wordt gebruikt, of

— de sluiting van een luchthaven of luchtruimte;

b) problemen in verband met het opstarten van een nieuwe geregelde passagiersdienst met vliegtuigen met niet meer dan 80 zitplaatsen op een route tussen een regionale luchthaven en een gecoördineerde luchthaven, waarbij de capaciteit niet groter is dan 30 000 zitplaatsen per jaar, of

c) ernstige financiële nadelen voor de betrokken communautaire luchtvaartmaatschappij, met als gevolg de afgifte van een tijdelijke vergunning door de vergunning verlenende autoriteiten in afwachting van een financiële reorganisatie van de luchtvaartmaatschappij overeenkomstig artikel 5, lid 5, van Verordening (EEG) nr. 2407/92;

d) een onderbreking van een reeks niet-geregelde diensten wegens annuleringen door reisorganisatoren, meer bepaald buiten de gewone piekperiode, mits het totale gebruik van „slots” niet beneden 70 % zakt;

e) een onderbreking van een reeks diensten ten gevolge van acties die erop gericht zijn deze diensten te verstoren, waardoor het voor de luchtvaartmaatschappij praktisch en/of technisch onmogelijk wordt om de geplande exploitatie voort te zetten.

6. Indien er voor nieuwe gegadigden ernstige problemen blijven bestaan, zorgt de Lid-Staat ervoor dat er een vergadering van het coördinatiecomité wordt belegd om te onderzoeken hoe deze problemen kunnen worden verholpen. De Commissie wordt op deze vergadering uitgenodigd.

7. Onverminderd artikel 8, lid 1, van Verordening (EEG) nr. 2408/92 worden in de pool opgenomen „slots” verdeeld over de luchtvaartmaatschappijen die een aanvraag voor een „slot” hebben ingediend. 50 % van deze „slots” worden toegewezen aan nieuwe gegadigden, tenzij hun aanvragen minder dan 50 % bedragen.

8. Wanneer een nieuwe gegadigde de hem binnen twee uur vóór of na de gewenste tijd aangeboden „slots” niet heeft aanvaard, verliest hij de status van nieuwe gegadigde.

#### Artikel 11

##### Vrijwaringsmechanisme

1. Wanneer geen oplossing kan worden gevonden in het kader van lid 2 mag, met inachtneming van het feit dat de mededinging tussen de betrokken luchtvaartmaatschappijen niet mag worden verstoord, een luchtvaartmaatschappij geen gebruik maken van de in artikel 8, lid 4, geboden flexibiliteit om een of meer bijkomende frequenties te verkrijgen op een route tussen een volledig gecoördineerde luchthaven in de Gemeenschap en een luchthaven in een andere Lid-Staat, indien een andere communautaire luchtvaartmaatschappij waaraan door een andere Lid-Staat een vergunning is afgegeven, ondanks ernstige en aanhoudende inspanningen binnen twee uur vóór of na de aan de coördinator gevraagde tijden geen redelijk bruikbare landings- en opstijgsloten voor een of meer bijkomende frequenties op deze route heeft kunnen verkrijgen.

Deze bepaling is niet van toepassing indien de luchtvaartmaatschappij die gebruik maakt van de in artikel 8, lid 4, geboden flexibiliteit de frequenties van de andere luchtvaartmaatschappij niet overschrijdt.

2. Met inachtneming van het feit dat de mededinging tussen de betrokken luchtvaartmaatschappijen niet mag worden verstoord, tracht de Lid-Staat die verantwoordelijk is voor de volledig gecoördineerde luchthaven als bedoeld in lid 1, een overeenkomst tussen de betrokken maatschappijen te vergemakkelijken.

Er dient een alternatieve oplossing voor het probleem te worden gezocht, bij voorbeeld :

- ervoor te zorgen dat het verzoek om „slots” van de luchtvaartmaatschappij waaraan door de andere Lid-Staat een vergunning is afgegeven, wordt gehonoreerd,
- een redelijk gebruik door die maatschappij van de flexibiliteit die artikel 8, lid 4, biedt.

3. Een betrokken Lid-Staat kan de Commissie verzoeken de toepassing van dit artikel te onderzoeken binnen twee maanden nadat een luchtvaartmaatschappij de coördinator in kennis heeft gesteld van haar voornemen gebruik te maken van de flexibiliteit die artikel 8, lid 4, biedt.

#### *Artikel 12*

##### **Algemene bepalingen**

1. Wanneer, wat de toewijzing van „slots” op luchthavens betreft, blijkt dat een derde land

- a) communautaire luchtvaartmaatschappijen geen behandeling toekent die vergelijkbaar is met de behandeling die door Lid-Staten aan luchtvaartmaatschappijen uit dat land wordt toegekend, of
- b) communautaire luchtvaartmaatschappijen niet de facto een nationale behandeling toekent, of
- c) luchtvaartmaatschappijen uit andere derde landen een gunstiger behandeling toekent dan aan communautaire luchtvaartmaatschappijen,

kunnen in overeenstemming met het Gemeenschapsrecht ten aanzien van de betrokken luchthaven(s) passende maatregelen worden genomen om dit te verhelpen, inclusief de gehele of gedeeltelijke schorsing van de verplichtingen uit hoofde van deze verordening ten aanzien van een luchtvaartmaatschappij van dat derde land.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke Lid-Staat.

Gedaan te Brussel, 18 januari 1993.

2. De Lid-Staten stellen de Commissie op de hoogte van alle ernstige juridische of feitelijke moeilijkheden die communautaire luchtvaartmaatschappijen ondervinden bij het verwerven van „slots” op luchthavens in derde landen.

#### *Artikel 13*

##### **Verslag en samenwerking**

1. De Commissie dient binnen drie jaar na de inwerkingtreding van deze verordening een verslag over de tenuitvoerlegging hiervan in bij het Europees Parlement en de Raad. Dit verslag bevat onder meer de volgende gegevens :

- a) de structuur van de luchtvaartsector ;
- b) de vooruitgang die deze sector heeft geboekt bij het verminderen van het niet-gebruik van „slots” ;
- c) omvang van de in artikel 10, lid 1, omschreven „slot”-pool tijdens elk seizoen en op geselecteerde luchthavens ;
- d) volume van niet gehonoreerde aanvragen om „slots”, tijdens elk seizoen en op geselecteerde luchthavens ;
- e) aantal nieuwe gegadigden voor „slots” tijdens elk seizoen en op geselecteerde luchthavens ;
- f) gebruik van geschillenprocedures die zijn ingesteld overeenkomstig artikel 8.

2. De Lid-Staten en de Commissie werken samen bij de tenuitvoerlegging van deze verordening, met name voor het verzamelen van de informatie voor het in lid 1 bedoelde verslag.

#### *Artikel 14*

##### **Herziening**

De Raad neemt vóór 1 juli 1997 op basis van een door de Commissie uiterlijk op 1 januari 1996 in te dienen voorstel, een besluit over de verlenging of herziening van deze verordening.

#### *Artikel 15*

##### **Inwerkingtreding**

Deze verordening treedt in werking op de dertigste dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen*.

*Voor de Raad*

*De Voorzitter*

T. PEDERSEN